

Zeitschrift: The Swiss observer : the journal of the Federation of Swiss Societies in the UK

Herausgeber: Federation of Swiss Societies in the United Kingdom

Band: - (1926)

Heft: 268

Artikel: Forty years service with the Swiss federal railways

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-691785>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

LETTRE EN NOIR.

Au moment où le peuple suisse se passionne au sujet du monopole du blé et au sujet du monopole en lui-même, il nous paraît intéressant de retracer la Grandeur et la Décadence d'un autre essai semblable d'étatisation : le monopole du charbon.

Il s'agit de tout un roman, en plusieurs parties et d'un haut intérêt dramatique.

En 1915, il parut bon à nos dirigeants d'assurer une répartition équitable du charbon nécessaire à notre population. L'importation de ce noir produit fut donc réglementée ainsi que sa distribution et l'on créa à cet effet la "Centrale pour l'approvisionnement en charbons."

Puis en 1917 vous vous souvenez peut-être que nous nous engageâmes à accorder des crédits à l'Allemagne qui variaient suivant les quantités de charbon que cette Auguste Puissance daignait nous accorder, malgré les difficultés auxquelles elle avait à faire face. Cette convention eut pour effet la transformation de l'organisme créé en 1915 en une "Centrale des charbons S.A." Elle eut entre autres tâches celle de trouver les 150 millions nécessaires à cet arrangement.

Enfin en 1919 dernière peau de caméléon. L'armistice était survenu, l'Allemagne cessait d'être notre principal fournisseur en produit noir, à elle se substituaient les pays de l'Entente et même principalement l'Amérique. Comment une chose aussi simple produisit la "Coopérative Suisse des Charbons," alias le Monopole, est précisément ce que je vais essayer de reconstituer pour vous. Depuis longtemps déjà le chef du Département de l'Economie Publique avait ouvertement laissé entendre que pour lui la clef du problème résidait dans le monopole. Il s'était même écrié au cours d'une session parlementaire : "Je n'ai encore jamais reculé devant la création d'un monopole nécessaire." Mais à ses vues s'opposait franchement celles de l'Allemagne qui ne voulait pour rien au monde d'un monopole en Suisse. Lorsqu'en fin 1918 la situation internationale changea du tout au tout, l'obstacle tombait, et très habilement, notre sympathique ministre créa cette Coopérative des Charbons à laquelle il accorda le 1er Avril 1919 un permis général d'importation qui ne fut du reste accordé qu'à elle seule. Nous étions dupés, admirablement à vrai dire, mais dupés tout de même et le Monopole fonctionnait en fait si ce n'était en droit.

La Coopérative des Charbons reçut un Capital de 10 millions, soucrit par le commerce suisse, par les C.F.F. et la grande industrie. Le tout sous l'expertise direction et le contrôle du département cher à Monsieur Schulthess.

L'Allemagne ne pouvant plus nous fournir le nécessaire, il fallut trouver d'autres producteurs. La Belgique puis l'Angleterre enfin les Etats Unis furent sollicités. Simultanément à ces négociations, il se produisit sur le marché mondial du charbon une crise terrible. Le prix du transport maritime augmentait également enfin des menaces de grève planaient à l'horizon.

Ce qui devait arriver, arriva. Notre Coopérative prit peur : elle sentait la responsabilité qui lui incombait aux yeux de l'opinion publique. Elle acheta : elle acheta à tout prix pour ne manquer de rien. Elle acheta à longue échéance à des taux fixes et accumula de gros stocks dans les pays.

Soudain le prix du charbon baissa fortement, il en fut de même du fret. Notre Coopérative songea alors à maintenir en main ses prix de vente, mais notre pays passait par une crise si rude que sous peine de ruiner notre marché elle dut finalement suivre le mouvement mondial de détente et de baisse.

Dès lors elle vendit à perte. Elle a passa des arrangements ruineux pour elle avec les C.F.F. et certaines usines à gaz. Enfin la déconfiture fut si totale que les Chambres durent lui accorder un crédit de 35.5 millions ! Dès lors elle liquidait avec précipitation et le 16 Avril 1921 le monopole était aboli.

Ainsi finit la triste histoire d'une des institutions chères à notre distingué Ministre de l'Economie Publique, si l'on peut après cela attribuer à ces deux mots un sens qui ne soit pas comique.

Ose-t-on espérer qu'au moment où le blé glisse à son tour sur la même pente que le charbon, le peuple suisse n'oublie pas qu'en définitive c'est à son porte-monnaie que les Chambres demandèrent autrefois un versement de plus de trente millions, pour avoir tenté de mettre en pratique une fantaisie ministérielle ?

UN GROUPE DE BRIQUETTES OUBLIÉES.

FORTY YEARS' SERVICE WITH THE SWISS FEDERAL RAILWAYS.

(On the occasion of the retirement of M. Joseph Zingg from the position of President of the Board of Directors of the Swiss Federal Railways, the "Bulletin des C.F.F." publishes the following personal notes.)

Né en 1863, il fréquenta le "gymnase" de Lucerne, puis fit des études de droit aux universités de Berne et de Munich. Il commença sa carrière au chemin de fer le 1 October 1886, en qualité de volontaire au service de la Compagnie du St.-Gothard. Il ne tarda pas à être nommé commis de gare à Lugano, commis remplaçant à Bellinzona, puis, en

mars, 1888, chef de gare à Lugano. Le 16 juillet 1889, la Direction de la Compagnie du St.-Gothard l'appela aux fonctions de Secrétaire de Direction et de chef du bureau des expropriations, du contentieux et des détaxes, à Lucerne. Au début de 1904, il fut désigné comme adjoint à la Direction. En juin 1908, après le décès du président de la Direction, M. Séverin Stoffel, le Conseil d'administration de la Compagnie confia à M. Zingg la charge de membre de la Direction. Lorsque le chemin de fer du St.-Gothard fut nationalisé, c'est-à-dire en 1909, M. Zingg passa au service des Chemins de fer fédéraux et fut, seul d'abord, puis en tant que président de la Direction d'arrondissement composée de trois membres, mis à la tête du V. arrondissement.

Après le décès de M. le Directeur général Flury, M. Zingg fut, sur la proposition du Conseil d'administration, nommé membre de la Direction générale par le Conseil fédéral et devint, le 22 janvier 1912, chef du département de l'exploitation.

En cette qualité, M. Zingg a déployé une activité des plus fécondes et, se rendant compte des besoins toujours plus grands du trafic, il a exercé une influence décisive sur le développement des Chemins de fer fédéraux dans un esprit moderne. Il a, en particulier, largement contribué à améliorer les horaires, à accélérer le transport des marchandises et à doter notre réseau d'un matériel roulant ne laissant rien à désirer. Il n'a cessé de vouer toute son attention aux relations internationales, et d'importantes conventions, celle qui concerne le transport des marchandises par chemins de fer, par exemple, ont été élaborées sous sa présidence.

Pendant la guerre, M. Zingg a eu à accomplir des tâches dont on a peine à se représenter la grandeur et les difficultés. Le 31 juillet 1914, le Conseil fédéral l'avait nommé Directeur militaire des chemins de fer, mettant ainsi toutes les entreprises de transport suisses sous ses ordres. Ce sera toujours un titre de gloire pour les chemins de fer suisses d'avoir, durant les journées si mouvementées du mois d'août 1914, exécuté, rapidement et sans aucun désordre, le transport de toute l'armée ainsi que d'avoir, par la suite, fait face à toutes les exigences militaires et satisfaisant néanmoins au trafic civil. Mais les chemins de fer n'eurent pas seulement à faire le nécessaire pour l'exploitation dite de guerre, le ravitaillement du pays exigea des mesures extraordinaires en raison de la situation dans laquelle se trouvaient les Etats voisins et des obstacles auxquels on se heurtait. Les trains des Chemins de fer fédéraux allèrent jusqu'au cœur de la France et de l'Allemagne chercher les vivres dont notre peuple avait besoin et les matières premières dont nos métiers et nos industries ne pouvaient se passer. Quand on se rappelle cette époque et que l'on compare les privations qu'endurèrent les nations en guerre avec les conditions du marché alimentaire suisse, on doit convenir que l'organisation des importations était excellente chez nous et l'on ne peut s'empêcher d'éprouver un sentiment de gratitude pour les hommes qui surent faire alors à notre population une existence, à toute prendre, très tolérable.

En 1922, M. Zingg fut nommé président de la Direction générale en remplacement de M. Dinkelmann, appelé à d'autres fonctions. Ayant, par là même, assumé la direction du département des finances et du personnel, il eut à s'occuper des graves et délicats problèmes que posait la situation financière des Chemins de fer fédéraux laissée par la guerre et par les années d'après-guerre. M. Zingg était, en même temps, président de la Délégation internationale du Simplon, membre de la Commission permanente de l'Union internationale des chemins de fer, ayant son siège à Bruxelles, et représentant de la Confédération au Conseil d'administration de la Caisse nationale d'assurance contre les accidents.

En M. Zingg, les Chemins de fer fédéraux perdent un des spécialistes les plus éminents de notre pays dans les questions ferroviaires.

Pendant quarante ans, M. Zingg a mis sans compter ses hautes capacités, son jugement prompt et sûr, sa grande clairvoyance et sa connaissance parfaite de toutes les branches de l'administration au service de la nation. Il a toujours donné l'exemple de l'accomplissement consciencieux du devoir et chacun l'aimait pour la droiture de son caractère, ainsi que pour la simplicité de sa manière d'être. Il savait comprendre les besoins du personnel, vouait une sympathique attention aux questions qui intéressaient ce dernier et fut pour tous ceux qui travaillèrent sous ses ordres un supérieur bienveillant.

Les mérites du président qui nous quitte lui assurent une place respectée dans l'histoire des Chemins de fer fédéraux, et nous faisons de vœux sincères pour que M. Zingg jouisse pendant de longues et heureuses années du repos qu'il a si bien gagné.

OLCZEVSKA AND BRAILOWSKY.

By Sophie Wyss, the Swiss Soprano.

My first duty is to mention that the Albert Hall was far from full for the first big Broadcasting Concert. I pass this news on as I know that most of us have retained enough of our national Swiss character to be, on the whole, fond of good music rather than bad, and fond of reasonable prices rather than unreasonable. On these grounds, I recommend the Broadcasting series, for three shillings a good

seat is to be had, and the artistes employed are the kind that we see in our own Swiss cities. My recommendation for these Concerts would be more whole-hearted if it were not for the Albert Hall itself, which plays all kinds of queer tricks with sound values. For instance, listeners in assured me afterwards that the strings more than held their own with the Wood and Brass in the *Meistersinger* Overture; yet where I sat it was certainly not so. But Wagner is not the happiest hunting-ground for this orchestra. They understand his idealism and his mysticism, but not his fire or his verve. They were far more at home with the happier dreams of Brahms' First Symphony, which they really played very well indeed.

As far as I know, Olczewska has not sung in Switzerland, but many of us have become familiar with her fine Contralto voice at Covent Garden. Her higher notes are lovely; she is a real artist. And from us who knew Maria Phillipi, this should mean something.

Brailowsky, the pianist, reappeared at Wigmore Hall after his absence in America, and gave four Concerts on consecutive days mainly devoted to Chopin. He came to us a giant refreshed, for when I first saw him at Basle, in an Abonnement Konzert, he looked almost too frail for the burden of his obvious sincerity and the fire of his art. Now he is stronger, and it almost seemed as if his health had brought with it an amazing assurity in the way of virtuosity.

You perhaps have read elsewhere more than a suggestion that Brailowsky is a "virtuoso," with perhaps the underlying suspicion that he puts the brilliance of his playing before the sentiment or intelligence of it. This is not so. His mentality is seemingly on the modern side, determined against sentimentality, even reticent. It seemed to me that in the Chopin programme which he chose, and in the way he executed it, that he had it in his mind to say: "You see that Chopin has this thing in him, and that; but he is seldom sentimental." Perhaps one is convinced—perhaps not. I fancy London critics obtained the impression of virtuosity overbalancing the more sterling musical qualities, because they had never heard him play the modern music, particularly of Russia, for which he is more particularly famous on the Continent. His Concert at Basle, in which he gave us a Rimski-Korsakoff Concerto and some Scriabin, is for me an unforgettable musical memory. In such music as that, Brailowsky is more intellectually at home than he is with Chopin. In the moderns he can be as cold and clear and intellectual as he likes. He need have no heart. One wishes that he had given at least one concert in London. As they grow older, the things we call "heart" are apt to creep into the bodies of even the fiercest moderns. Perhaps this will happen to Brailowsky. Then there will be few greater pianists in the world.

SWISS MERCANTILE SOCIETY.

EDUCATION DEPARTMENT.

In connection with the scholastic programme the following lectures were given by the students during last week:—

M. Robert Eibel, Zurich: "A Student's Life." Mr. Ed. Frizzoni, St. Moritz: "Why we have not a Sport Club?" Mr. Berthold Hediger, Reinach: "The Military Situation of Switzerland." Mr. Jean Grand, Payerne: "Switzerland, a Nation." Mr. Alfred Schubiger, Solothurn: "English Painting in the 18th and the Beginning of the 19th Century." Mr. Max Heer, Flawil: "The Market." Miss Berta Meyer, Lotswil: "Friendship." Mr. Albert Clerc, Le Locle: "The Evolution of the Means of Communication." Mr. Daniel Burga, Au (St. Gall): "The Actual Position of the Commercial Profession." Mr. Albert Ochsenbein, Grenchen: "The Consequences of the Reintroduction of the McKenna Duties." Mr. George Fontannaz, Genève: "Would it not be better for Switzerland to adopt 'High-German' as usual Relation Language." Mr. Ch. E. Felber, Zurich: "Women in Athletics." Mr. Julius Hefti, Glarus: "The Development of the Great War 1914/18." Mr. Hans Kunz, Amriswil: "My Village." Mr. Heinrich Schmid, Glarus: "The 'Landsgemeinde' in the Canton of Glarus." Mr. Hans Bizai, Wohlen: "Societies of Catholic Youths." Mr. Albert Flury, Stans: "My Itinerary from Basle to London." Miss Alice Bruderer, Basle: "Sunny Days."

The debating classes dealt with the following subjects:—

"Is it conducive to the Beauty and Health of our Girls to go in for Manly Sports." Proposer, Mr. Henry Wasmer, Zurich; Opposer, Miss C. Cuhat, Zurich.

"Was Germany the Principal Cause of the Great European War?" Proposer, Mr. Arthur Hollinger, Bonischnwil; Opposer, Mr. Emil Faiss, Bern.

"Should a Certificate be granted upon the Result of the Individual Examination only?" Proposer, Miss A. Bruderer, Basle; Opposer, Mr. Paul Stöcklin, Schaffhausen.

Please reserve FRIDAY, NOVEMBER 26th,
for the BANQUET and BALL of the
CITY SWISS CLUB.